Transports Canada Transport Canada

TP 11710F
(07/2009)

NORMES APPLICABLES À LA CONSTRUCTION DES COQUES DOUBLES DES PÉTROLIERS

4e ÉDITION
JUILLET 2009

TC-1003526

Canada

Autorité responsable	Approbation
Le directeur, Exploitation et programmes environnementaux, est responsable du présent document, y compris ses modifications, corrections et mises à jour.	Directeur, Exploitation et programmes environnementaux Sécurité maritime

Première date de diffusion : 6 juillet 1993 **Date de révision : 10 juillet 2009**

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, telle que représentée par le ministre des Transports, 2009.

Transports Canada autorise la reproduction du présent TP 11710F au besoin. Toutefois, bien qu'il autorise l'utilisation du contenu, Transports Canada n'est pas responsable de la façon dont l'information est présentée, ni des interprétations qui en sont faites. Il se peut que le présent TP 11710F ne contienne pas les modifications apportées au contenu de départ. Pour obtenir l'information à jour, veuillez communiquer avec Transports Canada.

TP 11710F
(07/2009)

TC-1003526

INFORMATIONS CONCERNANT LE DOCUMENT

Titre	Normes applicables à la construction des coques doubles des pétroliers		
N° de TP	**11710F**	**Édition**	**4** **Numéro de SGDDI : 1160178**
N° de catalogue	T29-63/2009F-PDF	**ISBN**	978-1-100-92866-1
Auteur	Protection de l'environnement (AMSEE)	**Téléphone**	613-991-3168
	Place de Ville, tour C	**Télécopieur**	613-993-8196
	330, rue Sparks, 10e étage	**Courriel**	Sécuritémaritime@tc.gc.ca
	Ottawa (Ontario) K1A 0N8	**URL**	http://www.tc.gc.ca/marinesafety

TABLEAU DES MODIFICATIONS

Dernière révision **mai 2009**

Prochaine révision **mai 2010**

N° de révision	Date de publication	Pages modifiées	Auteur(s)	Courte description de la modification
1	1er janvier 2003	Modification des articles 2, 3, 6, 7, 15, 16, 17, 18, 19, 20 et 21; ajout de l'article 27	T. Morris	Exigences révisées pour inclure les modifications au règlement 13G de l'annexe I de MARPOL.
2	5 avril 2005	Modification des articles 2, 10, 15, 16, 17, 19, 20 et 27	T. Morris	Les exigences ont été révisées pour inclure les modifications au règlement 13G de l'annexe I de MARPOL et un nouveau règlement 13H qui exige une accélération supplémentaire de l'élimination progressive planifiée des pétroliers à coque simple, l'interdiction du transport d'hydrocarbures lourds à bord de pétroliers à coque simple et une application étendue du Système d'évaluation de l'état du navire se trouvant dans les résolutions MEPC.111(50) et MEPC.112(50).
3	10 juillet 2009	Toutes les sections mises à jour	T. Morris	Mise à jour visant à refléter les exigences du *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux* qui a abrogé le *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures*, et à éliminer les dispositions désuètes.

TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE 1

PARTIE I – GÉNÉRALITÉS 4

1. TITRE ABRÉGÉ 4
2. INTERPRÉTATION 4
3. APPLICATION 7
4. RESPONSABILITÉ 7
5. ÉQUIVALENTS 7

PARTIE II – EXIGENCES S'APPLIQUANT À LA CONSTRUCTION DE LA COQUE DOUBLE DES PÉTROLIERS NEUFS 8

6. APPLICATION 8
7. OBLIGATION D'AVOIR UNE COQUE DOUBLE OU DES DISPOSITIFS ALTERNATIFS 8
8. DIMENSIONS DES ESPACES DE PROTECTION 8
9. AUTRES SOLUTIONS POUR LES ESPACES À DOUBLE FOND 10
10. CONCEPTIONS ALTERNATIVES 11
11. HYPOTHÈSES CONCERNANT LES FROTTEMENTS DE LA PARTIE INFÉRIEURE DE LA COQUE 11
12. EMPLACEMENT DE LA CARGAISON PAR RAPPORT À LA CLOISON D'ABORDAGE 12
13. ASPECTS D'ORDRE GÉNÉRAL CONCERNANT LA SÉCURITÉ 12
14. TAILLE LIMITE ET DISPOSITION DES CITERNES À MARCHANDISES 12

PARTIE III – EXIGENCES INTERNATIONALES APPLICABLES AUX PÉTROLIERS EXISTANTS D'AU MOINS 5 000 TONNES DE PORT EN LOURD ET AUX PÉTROLIERS EXISTANTS D'AU MOINS 600 TONNES DE PORT EN LOURD TRANSPORTANT DES HYDROCARBURES LOURDS 14

15. APPLICATION 14
16. INSPECTION 14
17. EXIGENCES APPLICABLES AUX PÉTROLIERS DES CATÉGORIES 1, 2 ET 3 15
18. PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES DES PÉTROLIERS TRANSPORTANT DES HYDROCARBURES LOURDS 16

PARTIE IV – EXIGENCES NATIONALES S'APPLIQUANT AUX PÉTROLIERS EXISTANTS 17

19. APPLICATION 17

20. ÂGE D'UN BÂTIMENT 17

21. EXIGENCES DE CONSTRUCTION APPLICABLES AUX PÉTROLIERS EXISTANTS DE MOINS DE 5 000 TONNES DE JAUGE BRUTE 17

22. CALENDRIER D'APPLICATION DES EXIGENCES DE LA PARTIE II S'APPLIQUANT AUX PÉTROLIERS EXISTANTS D'AU MOINS 5 000 TONNES DE JAUGE BRUTE 17

23. DÉLAIS ACCORDÉS AUX PÉTROLIERS EXISTANTS POUR SATISFAIRE AUX EXIGENCES DE LA PARTIE II 18

24. CÔTÉS DOUBLES ET DOUBLES-FONDS AU DROIT DES COMPARTIMENTS À MARCHANDISES 18

25. INSPECTION 18

PRÉFACE

Reconnaissant le besoin d'améliorer les exigences de conception et de construction des pétroliers pour empêcher la pollution accidentelle par des hydrocarbures en cas de collision ou d'échouement, Transports Canada a adopté des normes pour la construction de pétroliers canadiens neufs et existants, et pour les pétroliers non immatriculés au Canada, qu'ils soient neufs ou existants, quand de tels pétroliers immatriculés ailleurs qu'au Canada naviguent dans les eaux canadiennes et dans les zones de pêche du Canada en 1993.

Ces normes sont basées sur deux sources :

- *la* Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires *(MARPOL) de l'*Organisation maritime internationale, *plus précisément les règlements 13F, 13G et 13H de l'annexe I de MARPOL dans le cas des pétroliers neufs et des pétroliers de grande dimension existants;*
- *la* Oil Pollution Act *(loi américaine) de 1990, en particulier la* Interim Final Rule of Double Hull Standards for Vessels Carrying Oil in Bulk *de la garde côtière américaine, publiée le 12 août 1992 à l'intention des pétroliers existants de petite dimension.*

En 1995, on a modifié le *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures* afin d'incorporer les présentes normes par renvoi à l'article 14.2, qui stipulait que : « *Tout pétrolier effectuant des voyages dans les eaux de compétence canadienne doit être conforme aux Normes applicables à la construction des coques doubles des pétroliers* (TP 11710), sauf les articles 3 et 5 ainsi que les sous-alinéas 24a)(i), b)(i) et c)(i) de celles-ci, publiées par la Garde côtière canadienne le 6 juillet 1993, avec leurs modifications successives ».

À la suite du naufrage de l'ERIKA survenu en 1999 au large des côtes de la France, on a modifié le règlement 13G de l'annexe I de MARPOL dans la résolution MEPC.95(46) afin d'harmoniser davantage les exigences internationales avec celles de l'O*PA 90*, y compris le retrait progressif des petits pétroliers et l'élimination des pétroliers à coque simple d'ici 2015. Suite au déversement d'hydrocarbures causé par le naufrage du PRESTIGE en 2002, d'autres modifications ont été apportées au règlement 13G de l'annexe I de MARPOL, et un nouveau règlement 13H a été ajouté. Ces modifications prévoyaient d'accélérer davantage l'élimination progressive prévue des pétroliers à coque simple, d'interdire le transport des hydrocarbures lourds par des pétroliers à coque simple et d'étendre l'application du Système d'évaluation de l'état du navire. Ces modifications sont trouvent dans les résolutions MEPC.111(50) et MEPC.112(50). L'annexe I de MARPOL a été révisée en 2007, suite à quoi les dispositions concernant les doubles coques font maintenant partie des règlements 19, 20 et 21 de l'annexe I.

Les États-Unis ont indiqué qu'ils continueront à appliquer l'*OPA 90* et qu'en conséquence ils ne mettront pas en application les dispositions de l'annexe I de MARPOL.

Ces normes incluent les nouvelles dispositions de l'annexe I s'appliquant aux pétroliers existants, mais, étant donné que les États-Unis appliqueront malgré tout l'*OPA 90* et que les deux systèmes (*schemes*) sont très semblables, les normes continueront aussi d'inclure les dispositions de l'*OPA 90* dans certains cas.

Les dispositions concernant l'élimination progressive de l'*OPA 90* continueront à être appliquées aux pétroliers existants suivants :

- pétroliers canadiens de commerce intérieur ou de commerce fait uniquement avec les États-Unis;
- pétroliers américains exploités seulement au Canada ou en transit dans les eaux de compétence canadienne;
- pétroliers canadiens de moins de 5 000 tonnes de port en lourd, sauf les pétroliers de commerce international de plus de 600 tonnes de port en lourd transportant des hydrocarbures lourds;
- pétroliers non immatriculés au Canada effectuant du cabotage;
- pétroliers de commerce international non immatriculés au Canada de moins de 5 000 tonnes de port en lourd faisant escale dans des ports canadiens, sauf pétroliers de plus de 600 tonnes de port en lourd transportant des hydrocarbures lourds.

Les dispositions de l'annexe I de MARPOL concernant l'élimination progressive seront appliquées à d'autres pétroliers existants :

- pétroliers canadiens de plus de 5 000 tonnes de port en lourd devant détenir un certificat international;
- pétroliers non immatriculés au Canada de commerce international de plus de 5 000 tonnes de port en lourd en eaux sous juridiction canadienne;
- pétroliers de commerce international de plus de 600 tonnes de port en lourd transportant des hydrocarbures lourds.

En 2007, le *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux* a amalgamé plusieurs règlements en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, y compris le *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures*. Plutôt que d'incorporer les dispositions de la norme TP 11710 par renvoi, comme cela a été fait à l'article 14.2 du *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures*, le *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux* comprenait les exigences en matière de doubles coques dans le règlement proprement dit aux articles 54 à 57. Le *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux* comprend aussi les exigences en matière de doubles coques s'appliquant aux chalands pétroliers non propulsés, en conformité avec la norme TP 11960 – *Normes et principes directeurs provisoires sur la construction, l'inspection et l'exploitation des chalands de transport d'hydrocarbures en vrac*. Les *Normes applicables à la construction des coques doubles des pétroliers* peuvent être utilisées à titre de document d'accompagnement des règlements et ne doivent pas être perçues comme ajoutant ou retranchant des éléments aux exigences règlementaires ou prévues par la loi actuelles qui prévaudront en cas de conflit avec la présente norme.

L'annexe I de MARPOL donne aux administrations le choix d'accepter ou de refuser plusieurs dispositions concernant les doubles coques. Les décisions du Canada concernant ces dispositions ont été incorporées au *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux* et pourraient être résumées comme suit :

- le règlement 19.5 de l'annexe I permet d'utiliser des conceptions alternatives aux doubles coques – le Canada a accepté cela, comme indiqué à l'alinéa 54(2)a) du règlement;
- le règlement 20.8.2.1 de l'annexe I permet aux parties de refuser aux pétroliers d'entrer après 2015 même s'ils ont reçu une prolongation pour être exploités après cette date par leur propre administration en vertu du règlement 20.5 – le Canada a choisi de refuser l'entrée de tels pétroliers après 2015, comme indiqué au paragraphe 54(9) du règlement, mais, en vertu du paragraphe 54(8), ces bâtiments auraient le droit d'entrer jusqu'en 2015;
- le règlement 20.8.2.2 de l'annexe I permet aux parties de refuser aux pétroliers d'entrer même s'ils ont reçu une prorogation pour leur exploitation après leur date de retrait de la part de leur propre administration en vertu du règlement 20.7 – le Canada a choisi de laisser entrer de tels pétroliers, comme indiqué au paragraphe 54(8) du règlement;
- le règlement 21.7.1 de l'annexe I permet aux parties d'exempter les pétroliers qui transportent des hydrocarbures lourds de leur obligation d'être munis d'une double coque immédiatement s'ils sont utilisés seulement en territoire national – le Canada a choisi d'exempter tous les pétroliers de ce genre de leur obligation à respecter cette exigence, comme indiqué à l'alinéa 56(3)a) du règlement; cependant, ces pétroliers continueraient d'être soumis aux exigences de l'article 57 du règlement;
- le règlement 21.8.2 de l'annexe I permet aux parties de refuser aux pétroliers d'entrer ou de transférer des hydrocarbures dans leurs eaux même s'ils ont reçu une prorogation pour leur exploitation après leur date de retrait de la part de leur administration en vertu du règlement 21.5 ou du règlement 21.6 – le Canada a choisi de permettre à de tels pétroliers d'entrer, comme indiqué au paragraphe 56(10) du règlement.

L'article 36 du *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux* stipule que les pétroliers non canadiens doivent détenir un certificat international. Les pétroliers canadiens doivent posséder l'un des documents suivants : un certificat canadien s'ils effectuent des voyages exclusivement dans les eaux de compétence canadienne ou un certificat international s'ils effectuent des voyages à l'extérieur de ces eaux. Dans bien des cas, les pétroliers canadiens détiennent les deux certificats. Les certificats canadiens de prévention de la pollution par les hydrocarbures tiendront compte des dates d'élimination progressive de l'*OPA 90*, tandis que le certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures émis aux pétroliers canadiens sera basé sur les dates d'élimination progressive de l'annexe I de MARPOL. Les exploitants de navires auront le droit de changer la vocation d'un pétrolier afin de profiter d'une élimination progressive différée sous le régime de l'*OPA 90* ou de MARPOL; cependant, les pétroliers devront satisfaire à toutes les autres exigences qui s'appliquent. Un pétrolier canadien de commerce intérieur détenant un certificat canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures devra satisfaire à toutes les exigences de sécurité internationales applicables pour être exploité à titre de navire au long cours avant de recevoir un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

Toutes les résolutions adoptées par l'*Organisation maritime internationale* et mentionnées dans la présente norme sont disponibles en anglais sur le site Internet de l'*Organisation maritime internationale* à l'adresse http://www.imo.org en cliquant sur *Information Resources,* puis sur *Index of IMO Resolutions,* puis en choisissant le comité approprié (des copies en français peuvent être obtenues à l'adresse de courriel MaritimeKnowledgeCentre@imo.org sur une base *ad hoc* en autant qu'il ne s'agisse pas d'articles destinés à être vendus). Les listes peuvent aussi être utilisées pour déterminer si des modifications supplémentaires ont été apportées à n'importe lequel des documents de l'*Organisation maritime internationale* – la présente version de la norme reflète toutes les modifications jusqu'à la 58e réunion comprise du *Comité de la protection du milieu marin* en octobre 2008.

PARTIE I – GÉNÉRALITÉS

1. TITRE ABRÉGÉ

1.1 Normes de construction des coques doubles des pétroliers.

2. INTERPRÉTATION

2.1 Les définitions qui suivent s'appliquent aux présentes normes :

« Administration » Désigne, dans le cas des navires non canadiens, le gouvernement de l'État sous l'autorité duquel le navire navigue et les organisations non gouvernementales autorisées à agir au nom du gouvernement. (*Administration*)

« Annexe I de MARPOL » Désigne les *Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures* (annexe I de MARPOL) adopté par le *Comité de la protection du milieu marin* par la résolution MEPC.117(52) modifiée par la résolution MPEC.141(54). (*Annex I of MARPOL*)

« Bureau » Désigne le *Bureau d'examen technique en matière maritime* créé en vertu de l'article 26 de la *Loi*. (*Board*)

« Citerne » A la même signification qu'au règlement 1.13 de l'annexe I de MARPOL où ce terme désigne un espace clos formé par la structure permanente d'un navire et qui est conçu pour le transport de liquides en vrac. (*Tank*)

« Citerne latérale » A la même signification que dans le règlement 1.14 de l'annexe I de MARPOL où ce terme désigne toute citerne adjacente au bordé de muraille. (*Wing tank*)

« Combustible liquide » A la même signification qu'au règlement 1.4 de l'annexe I de MARPOL où ce terme désigne tout hydrocarbure utilisé comme combustible en rapport avec les machines de propulsion et les machines auxiliaires du navire dans lequel il est transporté. (*Oil fuel*)

« Eaux canadiennes » Comprend les eaux territoriales et les eaux intérieures du Canada. (*Canadian waters*)

« Fuel-oil » Désigne les distillats lourds ou les résidus de pétrole brut ou les mélanges de ces produits destinés à être utilisés comme combustible pour la production de chaleur ou d'électricité d'une qualité équivalant à la spécification jugée acceptable par l'OMI (se reporter à la spécification concernant le fuel-oil n° 4 (désignation D396) ou plus lourd de l'*American Society for Testing and Materials*. (*Fuel oil*)

« Huile diesel lourde » Désigne les huiles diesel, autres que les distillats dont plus de 50 % en volume se distillent à une température ne dépassant pas 340 °C lorsque mesurés selon la méthode jugée acceptable par l'OMI (se reporter à la méthode d'essais normalisée (désignation D86) de l'*American Society for Testing and Materials*. (*Heavy diesel oil*)

« Hydrocarbures » A la même signification que dans l'article 165 de la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001*, où ce terme désigne le pétrole sous toutes ses formes, y compris le pétrole brut, le fuel-oil, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les produits raffinés. (*Oil*)

« Jauge brute » A la même signification qu'à l'article 2 de la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001*, où ce terme désigne le volume d'un bâtiment tel que déterminé par un jaugeur ou calculé conformément aux exigences du règlement aux termes de l'alinéa 77*h*). (*Gross tonnage*)

« Largeur » Désigne la largeur maximale du navire, mesurée à mi-longueur (lignes hors membrures du couple) si la coque est en métal, et à mi-longueur (surface extérieure de la coque) si la coque est faite de tout autre matériau. [*Breadth (B)*]

« Lest séparé » A la même signification qu'au paragraphe 1(1) du règlement où ce terme désigne l'eau de lestage introduite dans une citerne qui est complètement séparée de la cargaison et du circuit de combustible liquide et affectée en permanence au transport soit de lest soit de lest ou de cargaisons autres que des polluants. (*Segregated ballast*)

« Loi » Désigne la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001*. (*Act*)

« Longueur » Désigne 96 % de la longueur totale sur une ligne de flottaison à 85 % du creux sur quille minimal mesuré depuis le sommet de la quille, ou la distance comprise entre le côté avant de l'étrave et l'axe de la mèche de gouvernail sur cette ligne de flottaison, si cette mesure est plus grande; dans le cas des navires à assiette, la ligne de flottaison sur laquelle cette longueur est mesurée doit être parallèle à la ligne de flottaison prévue. [*Length (L)*]

« L_c » Désigne la distance, en mètres, entre les extrémités avant et arrière des citernes à marchandises. (L_t)

« MARPOL » Désigne la *Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires* et les protocoles de 1978 et 1997 se rapportant à la Convention, avec les modifications successives. *(MARPOL)*

« Ministre » Désigne le ministre des Transports et comprend n'importe porte quel inspecteur de la sécurité maritime de Transports Canada, personne, société de classification ou autre organisme autorisé par le ministre à effectuer toute tâche mentionnée dans la présente norme. *(Minister)*

« OMI » Désigne l'*Organisation maritime internationale*. (IMO)

« Pétrole brut » A la même signification qu'au paragraphe 1(1) du règlement où ce terme désigne tout mélange liquide d'hydrocarbures se produisant naturellement dans la terre, que les hydrocarbures soient traités ou non pour être rendus propres au transport, et comprend :

1. le pétrole brut dont certaines fractions de distillat pourraient avoir être retirées; et
2. le pétrole brut auquel certaines fractions de distillat pourraient avoir être ajoutées. (*Crude oil*)

« Pétrole lourd » A la même signification qu'au paragraphe 56(1) du règlement et qu'au règlement 21.2 de l'annexe I de MARPOL où ce terme désigne n'importe laquelle des produits suivants :

1. pétroles bruts ayant, à 15 °C, une densité supérieure à 900 kg/m³;
2. hydrocarbures, autres que les pétroles bruts, ayant, à 15 °C, une densité supérieure à 900 kg/m³ ou, à 50 °C, une viscosité cinématique supérieure à 180 mm²/s;
3. bitume, goudron et leurs émulsions. (*Heavy grade oil)*

« Pétrolier » Désigne un navire autopropulsé principalement construit ou adapté pour transporter des hydrocarbures en vrac dans ses espaces de chargement. Sont inclus dans la définition le transporteur mixte, le bâtiment-citerne SLN tel que défini à l'annexe II de MARPOL ou le navire gazier qui transporte une cargaison ou une partie de cargaison d'hydrocarbures en vrac (noter que, dans le règlement, un pétrolier peut être un bâtiment autopropulsé ou non autopropulsé). (*Oil tanker*)

« Pétrolier de catégorie 1 » A la même signification qu'au paragraphe 55(1) du règlement et que dans le règlement 20.3.1 de l'annexe I de MARPOL où ce terme désigne un pétrolier d'au moins 20 000 tonnes de port en lourd transportant du pétrole brut, du fuel-oil, de l'huile diesel lourde ou de l'huile de graissage ou un pétrolier d'au moins 30 000 tonnes de port en lourd transportant des hydrocarbures autres que ceux mentionnés ci-dessus, qui ne satisfait pas aux exigences applicables aux pétroliers livrés après le 1er juin 1982, tel que défini au paragraphe 28.4 du règlement 1 de l'annexe I. (*Category 1 oil tanker*)

« Pétrolier de catégorie 2 » A la même signification qu'au paragraphe 55(1) du règlement et que dans le règlement 20.3.2 de l'annexe I de MARPOL où ce terme désigne un pétrolier d'au moins 20 000 tonnes de port en lourd transportant du pétrole brut, du fuel-oil, de l'huile diesel lourde ou de l'huile de graissage ou un pétrolier d'au moins 30 000 tonnes de port en lourd transportant des hydrocarbures autres que ceux mentionnés ci-dessus, qui satisfait aux exigences applicables aux pétroliers livrés après le 1er juin 1982, tel que défini au paragraphe 28.4 du règlement 1 de l'annexe I. (*Category 2 oil tanker*)

« Pétrolier de catégorie 3 » A la même signification qu'au paragraphe 55(1) du règlement et que dans le règlement 20.3.3 de l'annexe I de MARPOL où ce terme désigne un pétrolier d'au moins 5 000 tonnes de port en lourd, mais d'un port en lourd inférieur à ce qui est spécifié pour les pétroliers des catégories 1 et 2. *(Category 3 oil tanker)*

« Pétrolier livré après le 1er juin 1982 » A la même signification que dans le règlement 1.28.4 de l'annexe I où ce terme désigne un pétrolier :

1. dont le contrat de construction est conclu après le 1er juin 1979; ou

2. en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille du pétrolier est mise en place ou à un stade de construction semblable après le 1er janvier 1980; ou

3. dont la livraison s'effectue après le 1er juin 1982; ou

4. qui a subi une transformation importante :

    1. pour laquelle le contrat est conclu après le 1er juin 1979; ou

    2. en l'absence de contrat, dont les travaux de construction débutent après le 1er janvier 1980; ou

    3. qui est terminée après le 1er juin 1982. (*Oil tanker delivered after 1 June 1982*)

« Pétrolier livré avant le 6 juillet 1996 » Désigne un pétrolier qui n'a pas été livré le 6 juillet 1996 ou après cette date, tel que défini dans le règlement 1.28.5 de l'annexe I de MARPOL. *(Oil tanker delivered before 6 July 1996)*

« Pétrolier livré le 6 juillet 1996 ou après cette date » Fait référence à un pétrolier mentionné au paragraphe 54 (1) du règlement et a la même signification qu'au règlement 1.28.6 de l'annexe I de MARPOL où ce terme désigne un pétrolier :

1. dont le contrat de construction est conclu le 6 juillet 1993 ou après cette date;

2. en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille du pétrolier est mise en place ou à un stade de construction semblable le 6 janvier 1994 ou après cette date; ou

3. dont la livraison s'effectue le 6 juillet 1996 ou après cette date; ou

4. qui a subi une transformation importante :

    1. pour laquelle le contrat est conclu le 6 juillet 1993 ou après cette date; ou

    2. en l'absence de contrat, dont le début des travaux de construction commence le 6 janvier 1994 ou après cette date; ou

    3. qui se termine le 6 juillet 1996 ou après cette date. (O*il tanker delivered on or after 6 July 1996*)

« Poids lège » A la même signification qu'au paragraphe 1(1) du règlement où ce terme désigne le déplacement d'un navire exprimé en tonnes sans cargaison, combustible, huile de graissage, eau de lestage, eau douce et eau d'alimentation dans les caisses, provisions comestibles ou passagers et équipage et leurs effets. (*Lightweight*)

« Port en lourd » A la même signification qu'au paragraphe 1(1) du règlement où ce terme désigne la différence exprimée en tonnes entre le déplacement d'un navire dans de l'eau dont la masse volumique est de 1,025 à la flottaison en charge correspondant au franc-bord d'été attribué et le poids lège du navire. [*Deadweight (DWT)*]

« Règlement » Désigne le *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux. (Regulations)*

« Transformation importante » A la même signification qu'au paragraphe 1(1) du règlement où ce terme désigne la transformation d'un navire existant qui :

1. en modifie substantiellement les dimensions ou la capacité de transport; ou

2. en change le type; ou

3. vise à en prolonger considérablement la durée de vie;

4. entraîne des modifications telles qu'il devient assujetti aux dispositions du présent règlement qui autrement ne lui seraient pas applicables. (*Major conversion*)

« Transporteur de pétrole brut » A la même signification qu'au paragraphe 1(1) du règlement où ce terme désigne un pétrolier utilisé pour le transport de pétrole brut. (*Crude oil tanker*)

« Transporteur de produits » A la même signification qu'au paragraphe 1(1) du règlement où ce terme désigne un pétrolier utilisé pour le transport d'hydrocarbures autres que du pétrole brut. (*Product carrier*)

« Transporteur de vrac mixte » Désigne un navire conçu pour transporter des hydrocarbures ou des marchandises solides en vrac. (*Combination carrier*)

« Zone de pêche » Désigne une zone de pêche prescrite en vertu de l'article 16 de la *Loi sur les océans*. (*Fishing zone*)

2.2 Sauf s'ils sont expressément définis au paragraphe 2.1, la totalité des autres expressions et mots utilisés dans les présentes normes ont le même sens que dans la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001* et le *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux*.

3. APPLICATION

3.1 Les présentes normes s'appliquent :

1. à tous les pétroliers immatriculés au Canada; et
2. à tous les pétroliers immatriculés dans un autre pays que le Canada lorsqu'ils naviguent dans les eaux canadiennes et dans les zones de pêche du Canada.

3.2 Les présentes normes ne s'appliquent pas aux navires de guerre, aux navires auxiliaires ni aux navires divers dont un État est le propriétaire ou l'armateur et qui sont utilisés pour le service non commercial gouvernemental.

4. RESPONSABILITÉ

4.1 Le propriétaire et l'armateur de chaque pétrolier doivent s'assurer que le navire satisfait à toutes les dispositions applicables des présentes normes, en plus de satisfaire aux règlements applicables en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001* et de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*.

5. ÉQUIVALENTS

5.1 Sous réserve du paragraphe 5.2, lorsque les présentes normes exigent qu'un accessoire, un matériau, un appareil ou un objet soit installé ou emporté à bord d'un pétrolier, ou qu'une disposition soit prise, ou qu'une procédure
ou un arrangement soit respecté, le ministre peut permettre que tout autre accessoire, matériau, appareil ou objet soit posé ou transporté, ou que tout autre arrangement, disposition ou procédure soit adopté sur le pétrolier, si le ministre est convaincu par des essais ou autrement que l'accessoire, le matériau, l'appareil ou l'objet, ou que la disposition, la procédure ou l'arrangement soit au moins aussi efficace que celui que les présentes normes exigent.

5.2 L'approbation d'un arrangement équivalent peut être annulée à tout moment si l'arrangement choisi n'est pas satisfaisant.

PARTIE II – EXIGENCES S'APPLIQUANT À LA CONSTRUCTION DE LA COQUE DOUBLE DES PÉTROLIERS NEUFS

6. APPLICATION

6.1 Les exigences de la présente partie s'appliquent aux pétroliers livrés le 6 juillet 1996 ou après cette date.

6.2 La présente partie reflète les dispositions du règlement 19 de l'annexe I de MARPOL.

7. OBLIGATION D'AVOIR UNE COQUE DOUBLE OU DES DISPOSITIFS ALTERNATIFS

7.1 À moins d'être assujetti aux dispositions de l'article 9 ou de l'article 10, tout pétrolier livré le 6 juillet 1996 ou après cette date doit satisfaire aux exigences de l'article 8. Il doit, de plus, s'il y a lieu, satisfaire aux exigences de l'article 11.

8. DIMENSIONS DES ESPACES DE PROTECTION

8.1 Les citernes à marchandises doivent être protégées sur toute leur longueur par des citernes de ballast ou des espaces autres que des citernes à marchandises et des réservoirs à combustible liquide comme suit :

Citernes latérales ou espaces

1. les citernes latérales ou les espaces doivent s'étendre sur toute la hauteur du côté du navire ou de la partie supérieure du double-fond jusqu'au pont le plus haut, ne portant aucune attention au plat-bord, le cas échéant, et être disposés de manière à ce que les citernes à marchandises soient situées à l'intérieur de la ligne hors membre du bordé de muraille, à aucun endroit moins de la distance *w* qui, tel qu'illustré à la figure 1, est mesurée à n'importe quelle coupe transversale à angle droit par rapport au bordé de muraille, spécifié comme suit :

   1. navires d'au moins 5 000 tonnes de port en lourd

$$w = 0{,}5 + \frac{\text{port en lourd}}{20\,000}\,(\text{m}),$$

   la valeur maximale de *w* étant de 2,0 m et sa valeur minimale de 1,0 m;

   2. navires de moins de 5 000 tonnes de port en lourd

$$w = 0{,}4 + \frac{2{,}4 \times \text{port en lourd}}{20\,000}\,(\text{m}),$$

   la valeur minimale de *w* étant de 0,76 m;

Espaces ou citernes de ballast

2. à toutes les coupes transversales, la profondeur de chaque espace ou citerne de ballast doit être telle que la distance *h* entre le fond des citernes à marchandises et la ligne hors membre du bordé extérieur de fond mesurée perpendiculairement au bordé extérieur de fond (figure 1) soit au moins égale à la valeur spécifiée comme suit :

   1. pétroliers d'au moins 5 000 tonnes de port en lourd

      h = B/15 (m) ou 2,0 m, la valeur retenue étant celle la plus basse; la valeur minimale de *h* étant de 1,0 m,

   2. pétroliers de moins de 5 000 tonnes de port en lourd

      h = B/15 (m), la valeur minimale de *h* étant de 0,76 m;

3. au niveau de l'arrondi de bouchain ou aux endroits sans arrondi de bouchain nettement défini, quand les distances ***h*** et ***w*** sont différentes,

   1. dans le cas des pétroliers d'au moins 5 000 tonnes de port en lourd, la distance ***w*** doit avoir la préférence aux niveaux dépassant de 1,5 ***h*** la ligne de référence (figure 1), et

   2. dans le cas des pétroliers de moins de 5 000 tonnes de port en lourd, la paroi des citernes à marchandises ne doit pas descendre sous le fond des citernes (***h***), qui est situé au-dessus du fond plat du pétrolier, et qui est parallèle à celui-ci, tel qu'illustré à la figure 2; de plus, plus haut que le fond des citernes (***h***), la paroi des citernes à marchandises doit être située à une distance au moins équivalente à ***w*** à l'intérieur de la ligne hors membrure du bordé de muraille, tel qu'illustré à la figure 2.

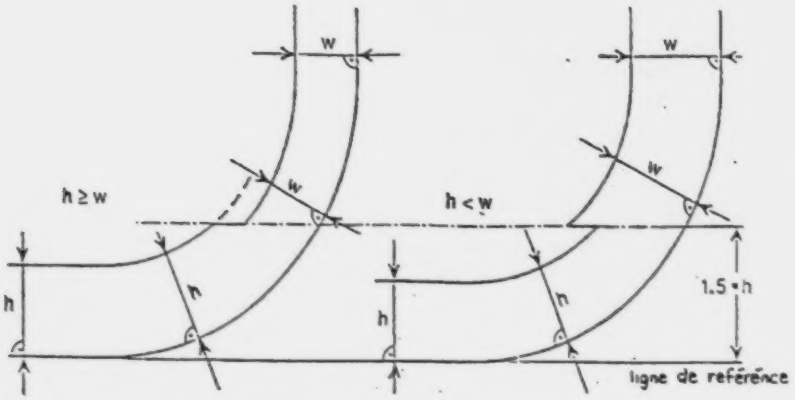

Figure 1 Parois des citernes à marchandises (article 8)

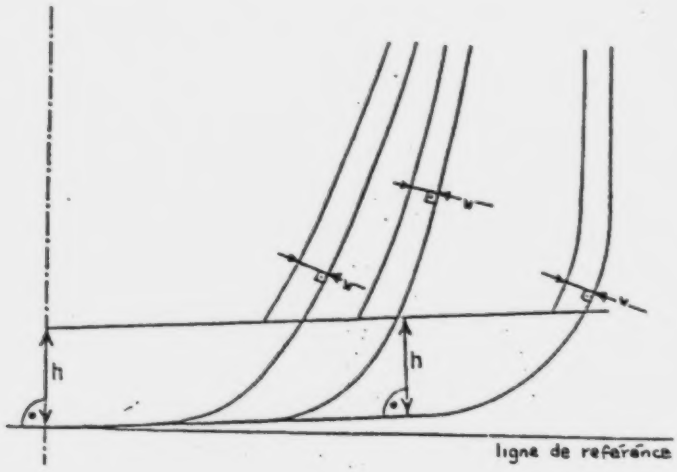

Figure 2 Parois des citernes à marchandises dans l'arrondi de bouchain applicables aux pétroliers de moins de 5 000 tonnes de port en lourd

8.2 Dans le cas des transporteurs de pétrole brut d'au moins 20 000 tonnes de port en lourd et des transports de produits d'au moins 30 000 tonnes de port en lourd, la capacité d'ensemble des citernes latérales, des citernes à double fond et des coquerons avant et arrière doit être au moins égale à la capacité des ballasts séparés nécessaires pour satisfaire aux exigences du règlement 18 de l'annexe I de MARPOL. En outre, les espaces ou les citernes latérales et les citernes à double fond qui servent à satisfaire aux exigences du règlement 18 de l'annexe I de MARPOL doivent se répartir aussi uniformément que possible sur toute la longueur des citernes à marchandises. Du lest séparé peut être ajouté n'importe où dans le bâtiment pour réduire l'assiette, la contrainte de flexion longitudinale de poutre-coque, etc.

8.3 Les puits d'aspiration des citernes à marchandises peuvent faire saillie dans le double fond sous la limite définie par la distance h à condition qu'ils soient aussi petits que possible et que la distance entre leur fond et le bordé de fond soit au moins égale à 0,5 h.

8.4 Les tuyaux de ballast et les autres tuyaux comme les tuyaux de sonde et les tuyaux de mise à l'air libre qui sont raccordés aux citernes de ballast ne doivent pas traverser les citernes à marchandises. Les tuyaux de cargaison et ceux menant aux citernes à marchandises ne doivent pas non plus traverser les citernes de ballast, mais des exemptions peuvent être accordées pour des petites longueurs de tuyaux, à condition que les tuyaux en question soient complètement soudés ou qu'ils soient dans un état équivalent.

9. AUTRES SOLUTIONS POUR LES ESPACES À DOUBLE FOND

9.1 Il est possible de se passer des espaces ou des citernes à double fond exigés par l'alinéa 8.1.2, à condition que le navire soit conçu de sorte que la pression de la cargaison et des vapeurs sur le bordé de fond qui forme un écran unique entre la cargaison et la mer ne dépasse pas la pression hydrostatique extérieure de l'eau, telle qu'exprimée par la formule suivante :

$c \times h_c \times m_c \times g + p \leq t_m \times m_e \times g$, où :

h_c = hauteur de la cargaison en contact avec le bordé de fond (mètres)

m_c = masse volumique maximale de la cargaison (kilogrammes par mètre cube, kg/m^3)

t_m = tirant d'eau de service minimal dans n'importe quelle condition de chargement prévue (mètres)

m_e = masse volumique de l'eau de mer (kilogrammes par mètre cube, kg/m^3)

p = pression de consigne maximale au-dessus de la pression atmosphérique (pression manométrique) de la soupape de surpression ou reniflard fourni pour la citerne à marchandises (pascals, Pa)

c = coefficient de sécurité = 1,1

g = accélération standard provoquée par la gravité (9,81 m/s^2).

9.2 Tout cloisonnement horizontal nécessaire pour satisfaire aux exigences ci-dessus doit être situé à une hauteur d'au moins $B/6$ ou 6 m, la valeur la plus petite étant retenue, mais d'au plus $0{,}6C$ au-dessus de la ligne de référence, C étant le creux sur quille au milieu du bâtiment.

9.3 L'emplacement des espaces ou des citernes latérales doit être tel que défini à l'alinéa 8.1.1. Toutefois, à moins de 1,5 h au-dessus de la ligne de référence, où h est tel que défini à l'alinéa 8.1.2, la paroi des citernes à marchandises peut être verticale jusqu'au bordé de fond, tel qu'illustré à la figure 3.

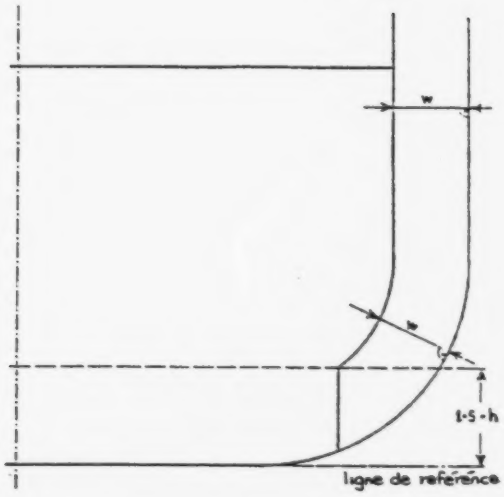

Figure 3 Parois des citernes à marchandises des pétroliers qui adoptent d'autres solutions pour les espaces à double fond (fait référence à l'article 9)

10. CONCEPTIONS ALTERNATIVES

10.1 Le ministre peut aussi accepter que d'autres méthodes de conception et de construction des pétroliers soient substituées aux exigences de l'article 8, à condition que ces méthodes procurent au moins le même degré de protection contre la pollution par les hydrocarbures advenant un abordage ou un échouement, et que leur principe soit approuvé par le *Comité de la protection du milieu marin* de l'OMI suivant les directives préparées par cet organisme (résolution MEPC.110(49) qui peut être modifiée à l'occasion).

11. HYPOTHÈSES CONCERNANT LES FROTTEMENTS DE LA PARTIE INFÉRIEURE DE LA COQUE

11.1 Dans le cas des pétroliers d'au moins 20 000 tonnes de port en lourd, les hypothèses d'avarie figurant au paragraphe 8.2.2 du règlement 2 de l'annexe I de MARPOL doivent être complétées par les frottements hypothétiques suivants de la partie inférieure de la coque :

1. l'étendue longitudinale du frottement doit être :
    1. dans le cas des bâtiments d'au moins 75 000 tonnes de port en lourd, de 0,6 *L* à partir de la perpendiculaire avant, et
    2. dans le cas des bâtiments de moins de 75 000 tonnes de port en lourd, de 0,4 *L* à partir de la perpendiculaire avant;
2. l'étendue transversale doit être de *B*/3 en tout point du fond; et
3. l'étendue verticale doit comprendre uniquement la brèche de la coque extérieure.

12. EMPLACEMENT DE LA CARGAISON PAR RAPPORT À LA CLOISON D'ABORDAGE

12.1 Aucun hydrocarbure ne doit être transporté dans un espace qui s'étend en avant d'une cloison d'abordage située conformément au règlement II-1/11 de la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer*, 1974, tel que modifié. En outre, un pétrolier qui n'est pas tenu d'avoir une cloison d'abordage conformément à ce règlement ne doit pas transporter d'hydrocarbures dans un espace s'étendant en avant du plan transversal perpendiculaire à l'axe longitudinal qui est situé comme s'il s'agissait d'une cloison d'abordage située conformément à ce règlement.

13. ASPECTS D'ORDRE GÉNÉRAL CONCERNANT LA SÉCURITÉ

13.1 Lors de l'approbation de la conception et de la construction de pétroliers dont la construction doit respecter les dispositions des présentes normes, on doit tenir compte des aspects d'ordre général concernant la sécurité, y compris le besoin d'effectuer la maintenance et l'inspection des espaces ou des citernes à double fond et des citernes latérales (voir la résolution MSC.158(78) de l'OMI).

14. TAILLE LIMITE ET DISPOSITION DES CITERNES À MARCHANDISES

14.1 La longueur ℓ de chaque citerne à marchandises ne doit pas excéder 10 m ou l'une des valeurs de ℓ ci-après, la plus grande des valeurs étant celle retenue :

1. lorsqu'aucune cloison longitudinale n'est prévue à l'intérieur des citernes à marchandises,

$$\ell = (0.5\frac{b_i}{B} + 0.1)L$$

ℓ ne doit pas dépasser $0{,}2L$; ou

2. lorsqu'une cloison longitudinale axiale est prévue à l'intérieur des citernes à marchandises,

$$\ell = (0.25\frac{b_i}{B} + 0.15)L \text{ ; ou}$$

3. lorsqu'au moins deux cloisons longitudinales sont prévues à l'intérieur des citernes à marchandises,

1. dans le cas des citernes à marchandises latérales,

$\ell = 0{,}2L$, et

2. dans le cas des citernes à marchandises centrales,

1. si $\frac{b_i}{B}$ est au moins égal à un cinquième, alors

$\ell = 0{,}2L$, ou

2. si $\frac{b_i}{B}$ est inférieur à un cinquième, alors

lorsqu'aucune cloison longitudinale axiale n'est prévue,

$$\ell = (0.5\frac{b_i}{B} + 0.1)L \text{ , ou}$$

lorsqu'une cloison longitudinale axiale est prévue,

$$\ell = (0.25\frac{b_i}{B} + 0.15)L \text{ ;}$$

où :

b_i = distance minimale du côté du bâtiment jusqu'à la cloison longitudinale extérieure de la citerne en question, mesurée à l'intérieur perpendiculairement à l'axe longitudinal au niveau correspondant au franc-bord d'été attribué;

B = largeur définie à l'article 2; et

L = longueur définie à l'article 2.

PARTIE III – EXIGENCES INTERNATIONALES APPLICABLES AUX PÉTROLIERS EXISTANTS D'AU MOINS 5 000 TONNES DE PORT EN LOURD ET AUX PÉTROLIERS EXISTANTS D'AU MOINS 600 TONNES DE PORT EN LOURD TRANSPORTANT DES HYDROCARBURES LOURDS

15. APPLICATION

15.1 Les exigences de la présente partie :

1. aux fins des articles 16 et 17, s'appliquent aux pétroliers des catégories 1, 2 et 3 livrés avant le 6 juillet 1996;
2. s'appliquent aux pétroliers canadiens livrés avant le 6 juillet 1996 aux fins de l'émission d'un Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures;
3. ne s'appliquent pas aux pétroliers livrés avant le 6 juillet 1996 auxquels la partie IV des présentes normes s'applique;
4. ne s'appliquent pas aux pétroliers livrés avant le 6 juillet 1996 qui respecte la partie II des présentes normes;
5. ne s'appliquent pas aux pétroliers livrés avant le 6 juillet 1996 et couvert par l'alinéa 15.1.1 ci-dessus qui respecte les alinéas 8.1.1 et 8.1.2 ou les articles 9 ou 10 de la présente norme (règlement 19.3.1 et 19.3.2 ou 19.4 ou 19.5 de l'annexe I de MARPOL). Toutefois, les distances minimales exigées entre les parois des citernes à marchandises et les bordés de muraille et de fond n'ont pas besoin d'être respectées à tous les égards, à condition que les distances de protection latérales ne soient pas inférieures à celles qui sont définies dans le *Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac* pour ce qui est de l'emplacement des citernes à marchandises de type 2 (jamais moins de 760 mm à partir du bordé extérieur); de plus, les distances de protection du fond au niveau de l'axe longitudinal doivent respecter le règlement 18.15.2 de l'annexe I de MARPOL (B/15 ou 2 mètres, la valeur la moins élevée étant celle retenue); et
6. aux fins de l'article 18, doivent s'appliquer aux pétroliers de commerce international d'au moins 600 tonnes de port en lourd.

16. INSPECTION

16.1 Un pétrolier visé par la présente partie doit être soumis à un programme d'inspections amélioré pendant des sondages périodiques, intermédiaires et annuels. La portée et la fréquence des sondages doivent au moins se conformer aux directives élaborées par l'OMI (résolution A.744(18), telle que modifiée par la résolution MSC.49(66), par la résolution 2 de la *Conference of Contracting Governments to SOLAS* de 1997, par la résolution MSC.105(73), par la résolution MSC.125(75), par la résolution MSC.144(77) et par la résolution MSC.261(84) et comme pouvant être modifiée à l'occasion).

16.2 Un pétrolier de plus de cinq ans visé par la présente partie doit avoir à son bord un dossier complet des rapports de sondage, y compris les résultats de toutes les mesures d'échantillonnage exigées, ainsi que le relevé des travaux de structure réalisés.

16.3 Ce dossier doit être accompagné d'un rapport d'évaluation d'état, contenant des conclusions sur l'état de la structure du bâtiment et de ses échantillonnages résiduels, endossé de façon à indiquer qu'il a été accepté par le ministre ou par l'administration du pays d'immatriculation, ou au nom de cette dernière, si le pétrolier n'est pas immatriculé au Canada. Ce dossier et ce rapport d'évaluation d'état doivent être préparés en format standard, tel que contenu dans les lignes directrices élaborées par l'OMI.

16.4 Un pétrolier de catégorie 2 ou 3 dont la date de livraison remonte à au moins 15 ans doit satisfaire au système d'évaluation de l'état du navire adopté par le *Comité de la protection du milieu marin* par l'entremise de la résolution MEPC.94 (46), telle que modifiée par la résolution MEPC.99(48), par la résolution MEPC.112(50), par la résolution MEPC.131(53) et par la résolution MEPC.155(55) et telle qu'elle pourrait être modifiée de temps à autre.

16.5 Le Bureau peut autoriser le maintien en exploitation d'un pétrolier canadien de la catégorie 2 ou 3 au-delà de la date précisée à l'article 17 de la présente norme si, aux termes de l'évaluation de l'état du navire, les résultats indiquent que, de l'avis du Bureau, le navire peut continuer à être utilisé de la même manière, pourvu que l'on
ne continue pas à l'utiliser après l'anniversaire de la date de livraison du navire en 2015 ou la date à laquelle le navire a été livré il y a 25 ans; la date la plus tôt est celle retenue.

16.6 Un pétrolier de catégorie 2 ou 3 non canadien peut naviguer dans les eaux canadiennes et les zones de pêche du Canada jusqu'à une date dépassant la date indiquée à l'article 17 de la présente norme (règlement 20.4 de l'annexe I de MARPOL) s'il est autorisé à continuer de naviguer par l'administration du pays d'immatriculation, ou au nom de cette dernière, en vertu du règlement 20.7 de l'annexe I de MARPOL.

17. EXIGENCES APPLICABLES AUX PÉTROLIERS DES CATÉGORIES 1, 2 ET 3

17.1 Tout pétrolier auquel s'applique la présente partie doit satisfaire aux exigences de la partie II de la présente norme (règlement 19 de l'annexe I de MARPOL) au plus tard le 5 avril 2005 ou à la date anniversaire de sa livraison l'année spécifiée dans le tableau ci-après ou à la date spécifiée dans le tableau ci-après.

Catégorie de pétrolier	Année
Catégorie 1	Tous ces pétroliers devaient se conformer à la partie II au plus tard en 2005
Catégorie 2 et catégorie 3	Tous ces pétroliers livrés au plus tard en 1982 devaient se conformer à la partie II au plus tard en 2008 En 2009 pour les navires livrés en 1983 En 2010 pour les navires livrés en 1984 ou après cette date

17.2 Nonobstant les dispositions du paragraphe 17.1, dans le cas d'un pétrolier canadien de catégorie 2 ou 3 ayant seulement un double-fond ou des côtés doubles pas utilisés pour le transport d'hydrocarbures et s'étendant sur toute la longueur des citernes à marchandises ou ayant des espaces de double coque qui ne servent pas au transport d'hydrocarbures et s'étendant sur toute la longueur des citernes à marchandises, mais qui ne satisfait pas aux conditions stipulées à l'alinéa 15.1.5 de la présente norme, le Bureau peut autoriser le maintien en exploitation d'un tel bâtiment au-delà de la date indiquée au paragraphe 17.1, à condition que :

1. le navire soit entré en service en 1er juillet 2001;
2. le Bureau, après vérification des dossiers officiels, soit convaincu que le bâtiment satisfait aux conditions énoncées ci-dessus;
3. l'état du navire, tel que spécifié ci-dessus, reste inchangé; et
4. le maintien en exploitation du bâtiment ne dépasse pas la date anniversaire de sa livraison en 2015 ou la date du 25e anniversaire de sa date de livraison, la date la plus tôt étant celle retenue.

17.3 Sous réserve du paragraphe 17.4 de la présente norme, un pétrolier non immatriculé au Canada de catégorie 2 ou 3 peut naviguer dans les eaux canadiennes et dans les zones de pêche du Canada jusqu'à une date postérieure à la date indiquée au paragraphe 17.1 (règlement 20.4 de l'annexe I de MARPOL) s'il est autorisé à continuer de naviguer par l'administration du pays d'immatriculation, ou au nom de cette dernière, en vertu du règlement 20.5 de l'annexe I de MARPOL.

17.4 Un pétrolier non immatriculé au Canada exploité conformément à l'alinéa 20.5 de l'annexe I de MARPOL au-delà de l'anniversaire de sa date de livraison en 2015 se verra refuser l'accès aux ports et aux terminaux situés en eaux canadiennes et dans les zones de pêche du Canada.

18. PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES DES PÉTROLIERS TRANSPORTANT DES HYDROCARBURES LOURDS

18.1 Le présent article doit s'appliquer aux pétroliers d'au moins 600 tonnes de port en lourd qui transportent des hydrocarbures lourds, quelle que soit leur date de livraison.

18.2 Un pétrolier auquel le présent article s'applique doit se conformer aux dispositions des paragraphes 18.3 à 18.7 du présent article en plus de se conformer aux dispositions applicables de la partie III de la présente norme.

18.3 Sous réserve des dispositions des paragraphes 18.4, 18.5, 18.6 et 18.7 du présent article, un pétrolier auquel le présent article s'applique doit :

1. dans le cas d'un pétrolier d'au moins 5 000 tonnes de port en lourd, se conformer aux exigences de la partie II de la présente norme (règlement 19 de l'annexe I de MARPOL); ou
2. dans le cas d'un pétrolier d'au moins 600 tonnes de port en lourd, mais de moins de 5 000 tonnes de port en lourd, avoir des citernes à double fond ou des espaces se conformant aux dispositions des sous-alinéas 8.1.2.2 et 8.1.3.2 de la présente norme (règlement 19.6.1 de l'annexe I de MARPOL) et des citernes latérales ou des espaces disposés conformément à l'alinéa 8.1.1 de la présente norme (règlement 19.3.1 de l'annexe I de MARPOL) et se conformant aux exigences en matière de distance w indiquées au sous-alinéa 8.1.1.2 (règlement 19.6.2 de l'annexe I de MARPOL).

18.4 Dans le cas d'un pétrolier canadien d'au moins 5 000 tonnes de port en lourd transportant des hydrocarbures lourds, ayant seulement un double-fond ou des côtés doubles ne servant pas au transport d'hydrocarbures et s'étendant sur toute la longueur des citernes à marchandises ou ayant des espaces à double coque qui ne sont pas utilisés pour le transport des hydrocarbures et s'étendant sur toute la longueur des citernes à marchandises, mais ne satisfait pas aux conditions de manière à pouvoir être exempté des dispositions de l'alinéa 15.1.5 (règlement 21.1.2 de l'annexe I de MARPOL), le Bureau peut permettre de continuer à exploiter le bâtiment en autant que :

1. le bâtiment était en service le 4 décembre 2003;
2. le Bureau soit certain, après vérification des registres officiels, que le bâtiment satisfaisait aux conditions spécifiées ci-dessus;
3. les conditions du bâtiment indiquées ci-dessus restent inchangées; et que
4. l'exploitation ne se prolonge pas au-delà de la date à laquelle le bâtiment atteint le 25^{e} anniversaire de sa date de livraison.

18.5 Le Bureau peut permettre de continuer à exploiter un pétrolier canadien d'au moins 5 000 tonnes de port en lourd transportant des hydrocarbures lourds ayant une densité à 15 °C supérieure à 900 kg/m^3, mais inférieure à 945 kg/m^3, qui ne respecte pas les exigences en matière de coque double du présent article si les résultats satisfaisants de l'évaluation de l'état du navire dont on parle au paragraphe 16.4 de la présente norme (règlement 20.6 de l'annexe I de MARPOL) indiquent que, de l'avis du Bureau, le bâtiment peut continuer à être utilisé, eu égard à la taille, à l'âge, à la région d'exploitation et à l'état de la structure du bâtiment, et pourvu qu'on ne continue pas d'utiliser le bâtiment après la date à laquelle il atteint les 25 ans de sa livraison.

18.6 Le Bureau peut permettre d'utiliser un pétrolier canadien d'au moins 600 tonnes de port en lourd, mais de moins de 5 000 tonnes de port en lourd, qui transporte des hydrocarbures lourds et qui ne respecte pas les exigences en matière de coque double du présent article si, de l'avis du Bureau, le bâtiment peut continuer à être exploité, eu égard à la taille, à l'âge, à la région d'exploitation et à l'état de la structure du bâtiment, et pourvu qu'on ne continue pas de l'utiliser après la date à laquelle le bâtiment atteint les 25 ans de sa date de livraison.

18.7 Un pétrolier non immatriculé au Canada peut naviguer dans les eaux canadiennes et dans les zones de pêche du Canada jusqu'à une date permise par l'administration du pays d'immatriculation, ou au nom de cette dernière, en vertu du règlement 21.5 ou 21.6 de l'annexe I.

PARTIE IV – EXIGENCES NATIONALES S'APPLIQUANT AUX PÉTROLIERS EXISTANTS

19. APPLICATION

19.1 Les exigences de la présente partie :

1. s'appliquent aux pétroliers canadiens livrés avant le 6 juillet 1996 aux fins de l'émission d'un certificat canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures;
2. s'appliquent aux pétroliers immatriculés aux États-Unis livrés avant le 6 juillet 1996 et exploités en eaux canadiennes et dans les zones de pêche du Canada;
3. s'appliquent aux pétroliers livrés avant le 6 juillet 1996 et utilisés pour le cabotage, tel que défini dans la *Loi sur le cabotage*;
4. s'appliquent à tous les pétroliers livrés avant le 6 juillet 1996 et de moins de 5 000 tonnes de port en lourd, sauf aux pétroliers de commerce international d'au moins 600 tonnes de port en lourd qui transportent des hydrocarbures lourds; et
5. ne s'appliquent pas aux pétroliers livrés avant le 6 juillet 1996 qui satisfont à la partie II des présentes normes.

20. ÂGE D'UN BÂTIMENT

20.1 Dans la présente partie, l'âge du bâtiment est déterminé à partir de la plus tardive des dates suivantes :

1. la date de livraison du bâtiment après la construction initiale de celui-ci;
2. la date d'achèvement d'une transformation importante si cette conversion s'est terminée avant le 6 juillet 1996.

21. EXIGENCES DE CONSTRUCTION APPLICABLES AUX PÉTROLIERS EXISTANTS DE MOINS DE 5 000 TONNES DE JAUGE BRUTE

21.1 Un pétrolier de moins de 5 000 tonnes de jauge brute, pour lequel un contrat de construction ou de transformation importante a été conclu avant le 6 juillet 1993 ou qui est livré en vertu de ce contrat avant le 6 juillet 1996, n'est pas autorisé à naviguer après le 1er janvier 2015 à moins qu'il ne soit muni d'une coque double ou d'un système de confinement double que le ministre aura désigné aussi efficace qu'une coque double pour la prévention d'un déversement d'hydrocarbures.

22. CALENDRIER D'APPLICATION DES EXIGENCES DE LA PARTIE II S'APPLIQUANT AUX PÉTROLIERS EXISTANTS D'AU MOINS 5 000 TONNES DE JAUGE BRUTE

22.1 Un pétrolier pour lequel un contrat de construction ou de transformation importante a été conclu avant le 6 juillet 1993 ou qui est livré en vertu de ce contrat avant le 6 juillet 1996 doit satisfaire aux exigences de la partie II de ces normes,

1. dans le cas d'un bâtiment d'au moins 5 000 tonnes de jauge brute, mais de mois de 30 000 tonnes de jauge brute, lorsque le bâtiment a au moins 25 ans et une coque simple, ou qu'il a au moins 30 ans et un double-fond ou des côtés doubles;
2. dans le cas d'un bâtiment d'au moins 30 000 tonnes de jauge brute, lorsque le bâtiment a au moins 23 ans et une coque simple, ou qu'il a au moins 28 ans et un double-fond et des côtés doubles.

23. DÉLAIS ACCORDÉS AUX PÉTROLIERS EXISTANTS POUR SATISFAIRE AUX EXIGENCES DE LA PARTIE II

23.1 Sous réserve des dispositions de l'article 21 et de l'alinéa 23.2, un bâtiment à coque simple pourrait ne pas naviguer après le 1er janvier 2010.

23.2 Un bâtiment à double-fond ou à côtés doubles pourrait ne pas naviguer après le 1er janvier 2015.

24. CÔTÉS DOUBLES ET DOUBLES-FONDS AU DROIT DES COMPARTIMENTS À MARCHANDISES

24.1 Pour l'application des articles 22 et 23, les côtés doubles et les doubles-fonds au droit des compartiments à marchandises doivent être construits conformément aux exigences de l'article 8.

25. INSPECTION

25.1 Un pétrolier visé par la présente partie doit être soumis à un programme plus strict d'inspections amélioré pendant les visites périodiques, intermédiaires et annuelles. La portée et la fréquence des inspections doivent être au moins conformes aux lignes directrices élaborées par l'OMI (résolution A.744(18), telle que modifiée par la résolution MSC.49(66), par la résolution 2 de la *Conference of Contracting Governments* de 1997 organisée dans le cadre de la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)*, par la résolution MSC.105(73), par la résolution MSC.125(75), par la résolution MSC.144(77) et par la résolution MSC.261(84) et telle qu'elle pourra être modifiée de temps en temps).